

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Bouwplan Veenstraat te Molenschot

Projectnr. M11 267.401

Opdrachtgever : Aeres Milieu
Zuidhoven 9m 6042 PB Roermond
Postbus 1015 6040 KA Roermond
Tel: 0475 – 32 00 00 Fax: 0475 – 32 19 67

Contactpersoon: De heer G. Reuver

Adviseur : K+ Adviesgroep bv
Jodenstraat 6 6101 AS Echt
Postbus 224 6100 AE Echt
Tel: 0475 – 470 470 Fax: 0475 – 481 018
E-mail: info@k-plus.nl

Behandeld door: ir. W.M. Siebesma

Datum : 1 mei 2013

Referentie : WS/SL/M11 267.401.doc

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Titel	Blad
1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	6
2.1	Ruimtelijke gegevens	6
2.2	Verkeersgegevens	6
2.3	Toegepaste rekenmethode	6
3	Normstelling	7
3.1	Wet geluidhinder	7
3.1.1	Algemeen	7
3.1.2	Omvang geluidzones langs wegen	7
3.1.3	Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder	7
3.1.4	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	8
3.1.5	Nieuwe situaties	8
3.1.6	Maximaal toelaatbare geluidbelasting	8
3.2	Bouwbesluit 2012	9
4	Berekeningsresultaten	10
4.1	Wet geluidhinder nieuwe situaties	10
4.2	Niet gezoneerde wegen	10
5	Evaluatie en conclusie	11

Bijlagen:

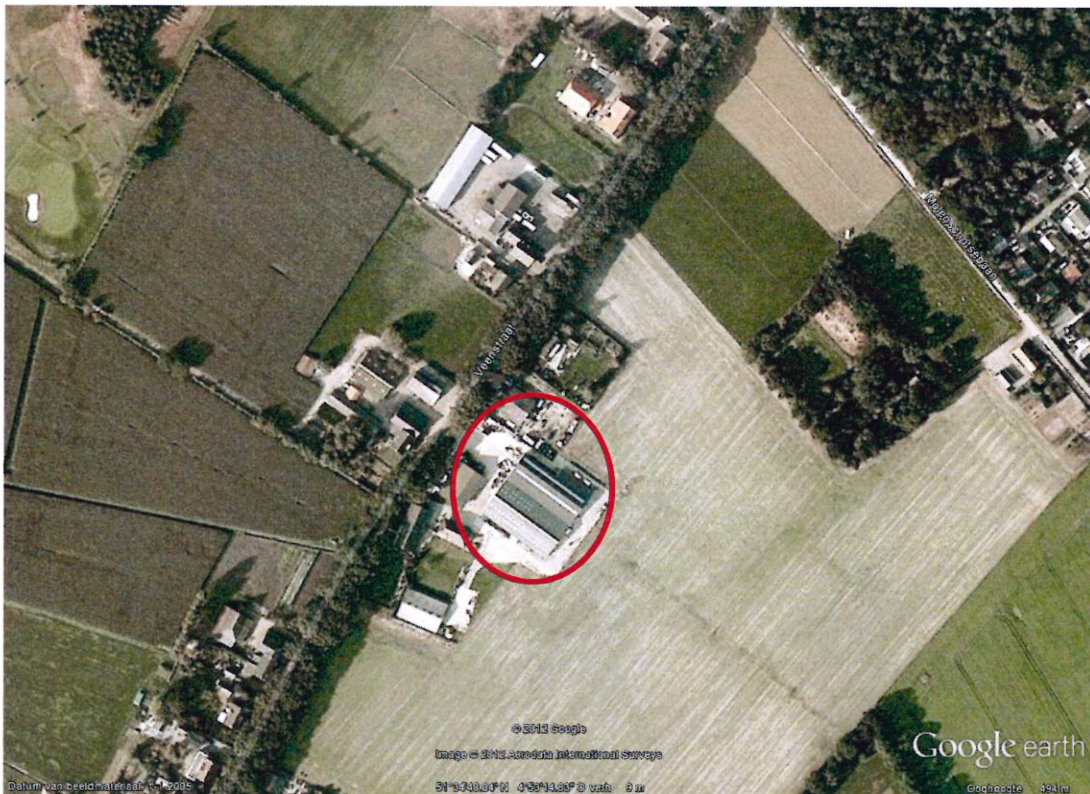
- Bijlage I: Figuren akoestisch rekenmodel
 Bijlage II: Berekeningsgegevens en –resultaten wegverkeerslawaaï
 Bijlage III: Verstrekte verkeersgegevens

1 INLEIDING

In opdracht van Aeres Milieu is door K+ Adviesgroep bv een akoestisch onderzoek inzake wegverkeerslawaai uitgevoerd voor een bouwplan aan de Veenstraat 46-52 te Molenschot, gemeente Gilze en Rijen.

Momenteel is op het perceel een agrarisch bedrijf gevestigd. Men is voornemens alle aanwezige bebouwing te slopen en woningen te realiseren. In Bijlage I is de toekomstige situatie weergegeven. In onderstaande figuur is de omgeving weergegeven met het plangebied omcirkeld.

In onderstaande figuur 1.1 is de globale ligging van de locatie weergegeven. In bijlage I is een situatietekening opgenomen.



Figuur 1.1: Ligging bouwplan (bron: Google Earth).

Het plan ligt voor wegverkeer in de zone van de Goorbergscheweg en Molenschotsebaan. De Veenstraat, waaraan het plan is gelegen, kent ter hoogte van het bouwplan een 30 km/uur regime. Een dergelijke weg hoeft in het kader van de Wet geluidhinder niet te worden beschouwd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is deze weg wel beschouwd.

Daarnaast ondervindt het plan een geluidbelasting ten gevolge van vliegbasis Gilze Rijen, waarvoor Ke-zones zijn vastgesteld. Dit is verder geen onderdeel van deze rapportage.

De berekeningen zijn gebaseerd op:

- de “Wet geluidhinder”;
- het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” d.d. 27 juni 2012;
- het “Besluit Geluidhinder”.

Voor nadere gegevens met betrekking tot de berekeningsgegevens en -resultaten wordt verwezen naar de in bijlage II opgenomen rekenbladen.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever verstrekte situatietekening van het bouwplan met omgeving. De hoogte informatie van de aanwezige bebouwing is bepaald met behulp van Google Streetview.

2.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor het onderhavige onderzoek zijn verstrekt door de gemeente Gilze en Rijen.

Van de Goorbergscheweg en Molenschotsebaan zijn geen gegevens bekend. Gezien het karakter van die wegen en de afstand tot het bouwplan, is van deze wegen geen relevante bijdrage te verwachten. Derhalve zijn deze wegen buiten beschouwing gelaten.

Om te komen tot een verkeersprognose voor 2023 is uitgegaan van een groeipercentage van 1,5% per jaar.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de in bijlage III opgenomen verstrekte verkeersgegevens.

In tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersgegevens.

Tabel 2.1: Overzicht verkeersgegevens 2023.

Weg	Etmaal-intensiteit	Periode		Verdeling per voertuigcategorie			Snelheid [km/h]	Wegdek-type
		Verdeling		Qlv	Qmv	Qzv		
Veenstraat	569 (2005) 744 (2023)	D	7,0%	91,90%	5,40%	2,70%	30	81
		A	3,0%	91,90%	5,40%	2,70%		
		N	0,63%	91,90%	5,40%	2,70%		

Hierbij is:

Periodeverdeling: : Gemiddeld uuraandeel voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten van de etmaalintensiteit;

Qlv : Gemiddelde uurintensiteit lichte motorvoertuigen in procenten voor respectievelijk de dag, avond en nacht;

Qmv : Gemiddelde uurintensiteit middelzware motorvoertuigen in procenten voor respectievelijk de dag, avond en nacht;

Qzv : Gemiddelde uurintensiteit zware motorvoertuigen in procenten voor respectievelijk de dag, avond en nacht;

Snelheid : Ter plaatse toegestane maximum snelheid;

Wegdek : Type 81 = niet keperverband elementenverharding.(CROW 316)

2.3 Toegepaste rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard Rekenmethode II”, zoals deze is beschreven in het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”.

Bij de modellering van het akoestisch rekenmodel is gebruik gemaakt van het pakket WinHavik, versie 8.49 als ontwikkeld door dirActivity.

3 NORMSTELLING

3.1 Wet geluidhinder

3.1.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting van een weg in nieuwe situaties de geluidbelasting in L_{den} in dB te worden bepaald. Dit is een gemiddeld geluidniveau over de dag-, avond- en nachtperiode en wordt bepaald met de volgende formule:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

3.1.2 Omvang geluidzones langs wegen

Krachtens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied (art. 74 lid 2a. Wgh) of;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/h geldt (art. 74 lid 2b. Wgh).

De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1.: Breedte geluidzones aan weerszijde van de weg in meters.

Gebied		Breedte (m) geluidzones (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

3.1.3 Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is.

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidsproductie in de geluidbelasting door te voeren.

Deze aftrek als bedoeld in artikel 110g bedraagt 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen.

Deze aftrek mag alleen toegepast worden bij het toetsen van de geluidbelasting aan de normstelling en niet bij het bepalen van het binnenniveau (artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012).

3.1.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom, gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt.

Als buitenstedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, alsmede de bovengenoemde uitgezonderde gebieden binnen de bebouwde kom aangemerkt.

3.1.5 Nieuwe situaties

In al die gevallen waar in de aanleg van een geluidgevoelig object en/of een zoneplichtige weg door vaststelling of herziening van een bestemmingsplan wordt voorzien, is er sprake van 'nieuwe situaties'.

3.1.6 Maximaal toelaatbare geluidbelasting

Normen met betrekking tot de geluidbelasting in 'nieuwe situaties' zijn in artikel 82 t/m 87 van de Wet geluidhinder vermeld.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een zogenaamde voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden. Indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn dan wel stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard kunnen burgemeester en wethouders een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

Indien het bouwplan ligt binnen meerdere geluidbronnen dan dient de gecumuleerde belasting naar het oordeel van burgemeester en wethouders niet leiden tot onaanvaardbare geluidbelastingen. Wanneer de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden is geen nieuwbouw mogelijk.

In de Wet geluidhinder worden voor nog niet geprojecteerde woningen de volgende eisen gesteld:

- voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82, lid 1);
- maximale ontheffingswaarde stedelijk gebied: 63 dB (art. 83, lid 2);
- maximale ontheffingswaarde, vervangende nieuwbouw 68 dB (art. 83, lid 5).

Niet geprojecteerd betekent dat het vigerende bestemmingsplan geen woonbebouwing toestaat zodat het bestemmingsplan dient te worden herzien.

3.2 **Bouwbesluit 2012**

In het Bouwbesluit 2012 zijn in afdeling 3.1 voorschriften opgenomen voor bescherming tegen geluid van buiten. Voor een woonfunctie worden eisen gesteld aan het maximaal toelaatbaar binnenniveau ten gevolge van wegverkeerslawaai (gezoneerde wegen). Voor een woonfunctie is het maximaal toelaatbaar binnenniveau bij verblijfsgebieden 33 dB.

Als bij industrie-, weg- en spoorweglawaai de betreffende voorkeursgrenswaarde wordt overschreden stellen gemeenten op basis van de Wet geluidhinder een zogenoemd hogere-waardenbesluit vast, waarin plaatselijk hogere geluidbelastingen worden toegestaan («hoogst toelaatbare geluidbelasting») die in het bestemmingsplan worden opgenomen. In dergelijke zones mag alleen worden gebouwd wanneer de door de aanvrager van een omgevingsvergunning te realiseren karakteristieke geluidwering hoger is dan de in artikel 3.2 gegeven minimum waarde van 20 dB.

Wanneer dergelijke zones niet zijn vastgesteld, zoals bij 30 km/u wegen dan dient overeenkomstig artikel 3.2 te worden voldaan aan de minimum eis van 20 dB. Als bij niet gezoneerde wegen de feitelijke geluidbelasting op de gevel toch groter is dan 20 dB +35 dB (A) (bij industrielawaai) respectievelijk 20 dB +33 dB (bij weg- en spoorweglawaai) dan ligt volgens de toelichting de oplossing van het probleem niet bij de aanvrager om omgevingsvergunning maar bij de veroorzaker van het geluid.

4 BEREKENINGSRESULTATEN

4.1 Wet geluidhinder nieuwe situaties

Het nieuwbouwplan is gelegen binnen de bebouwde kom, maar buiten de zone van de Veenstraat. De Veenstraat kent ter hoogte van het bouwplan een snelheidsregime van 30 km/uur. Het gedeelte buiten de bebouwde kom kent een snelheidsregime van 60 km/uur. De weg kent geen zone ter plaatse van het gedeelte waar 30 km/uur mag worden gereden. Omdat de snelheid wijzigt, maar de weg niet stopt, houdt de zone op ter plaatse van de komgrens. In het kader van de Wet geluidhinder hoeft deze weg ter hoogte van het bouwplan daarom niet te worden beschouwd.

Voor de Goorbergseweg en Molenschotsebaan kan worden gesteld dat gezien het karakter van beide wegen en de afstand tot het bouwplan, de voorkeursgrenswaarde op het bouwplan niet zal worden overschreden.

4.2 Niet gezoneerde wegen

De Veenstraat kent ter plaatse van het bouwplan een snelheidsregime van 30 km/uur en is derhalve geen gezoneerde weg in het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is deze weg beschouwd en wordt tevens aangegeven wat de noodzakelijke gevelgeluidwering zou zijn om een binnenniveau van 33 dB niet te overschrijden.

Tabel 4.1: Berekeningsresultaten Veenstraat (in dB).

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Berekende waarde	Bestemming	Gevel geluidwering Bouwbesluit
1	1.5	57	wonen	24
1	4.5	57	wonen	24
1	7.5	57	wonen	24
2	1.5	53	wonen	20
2	4.5	54	wonen	21
2	7.5	54	wonen	21
3	1.5	54	wonen	21
3	4.5	53	wonen	20
3	7.5	53	wonen	20
4	1.5	52	wonen	20
4	4.5	53	wonen	20
4	7.5	53	wonen	20
5	1.5	50	wonen	20
5	4.5	50	wonen	20
5	7.5	51	wonen	20

5 EVALUATIE EN CONCLUSIE

In opdracht van Aeres milieu is in het kader van de opstelling van een bestemmingsplan voor 30 grondgebonden woningen een akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer.

Het plan is gelegen aan de Veenstraat te Molenschot, gemeente Gilze en Rijen. Ter plaatse van het bouwplan kent de Veenstraat een snelheidsregime van 30 km/uur, zodat geen sprake is van een gezoneerde weg in het kader van de Wet geluidhinder.

Het plan ligt wel in de zone van de Goorbergscheweg en Molenschotsebaan. Gezien het karakter van beide wegen en de afstand tot het bouwplan kan worden gesteld dat de voorkeursgrenswaarde op het bouwplan niet zal worden overschreden.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de Veenstraat wel beschouwd. Wanneer de situatie zou worden beschouwd als ware sprake van een gezoneerde weg in het kader van de Wet geluidhinder, dan zou de geluidbelasting bij voorkeur lager moeten zijn dan 53 dB (dit is dezelfde waarde als de voorkeursgrenswaarde, maar zonder aftrek artikel 110g Wgh).

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting op de woning, die het dichtst bij de Veenstraat is gelegen, maximaal 57 dB is. Er is wel een voor wegverkeer geluidluwe gevel aanwezig (achtergevel, evenwijdig aan de Veenstraat). Op de overige woningen van het plan blijft de geluidbelasting beneden 53 dB.

Zonder maatregelen kan bij de ene woning niet worden volstaan met een gevelgeluidwering van 20 dB (minimum eis uit het Bouwbesluit). Het binnenniveau van 33 dB kan niet worden gegarandeerd. De minimale gevelgeluidwering dient 24 dB te zijn.

Volgens de toelichting op het Bouwbesluit moet de veroorzaker van het geluid ervoor zorgdragen dat het binnenniveau niet wordt overschreden. Overwogen kan worden om de bestaande klinkerbestrating te vervangen door stille elementenverharding. Hiermee is een verlaging van 5 dB haalbaar, zodat de geluidbelasting beneden 53 dB komt. De kosten voor het vervangen van de bestaande wegverharding worden geraamd op 200 m x 6 m x € 50,-/m² = € 60.000,-.

Overigens wordt bij standaard bouwkundige voorzieningen in combinatie met een mechanisch ventilatiesysteem al snel een gevelgeluidwering van 24 dB gerealiseerd. Bij toepassing van ventilatieroosters is dit niet zondermeer het geval.

BIJLAGE I

Figuren akoestisch rekenmodel

K+ Adviesgroep b.v.

project Veenstraat Molenschot
opdrachtgever Aeres Milieu



- objecten**
- bebouwing
 - rijlijn
 - +** waarneempunt gevel

omschrijving
Figuur 1A
Situatie

K+ Adviesgroep b.v.

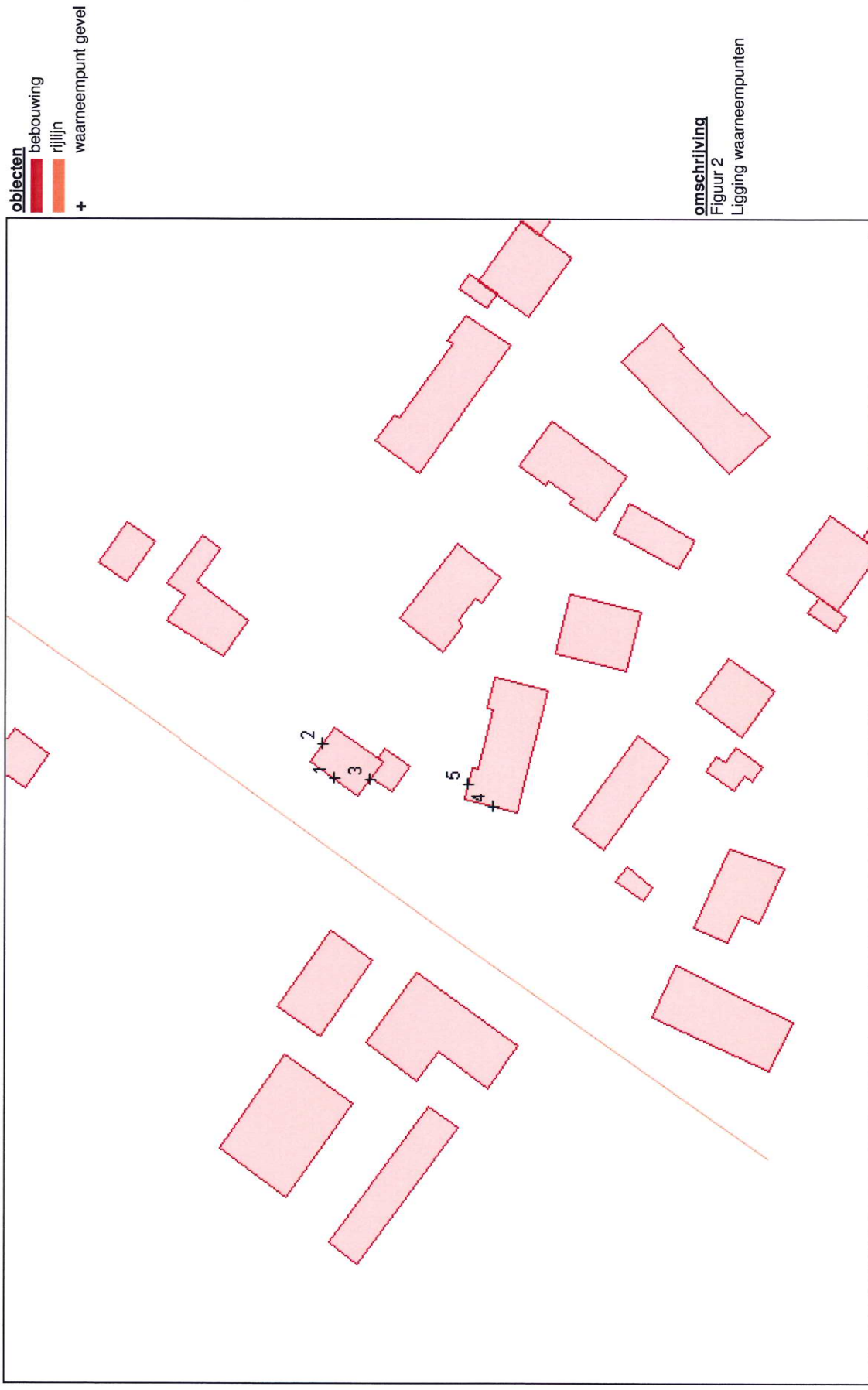
project Veenstraat Molenschot
opdrachtgever Aeres Milieu



omschrijving
Figuur 1B
Situatie

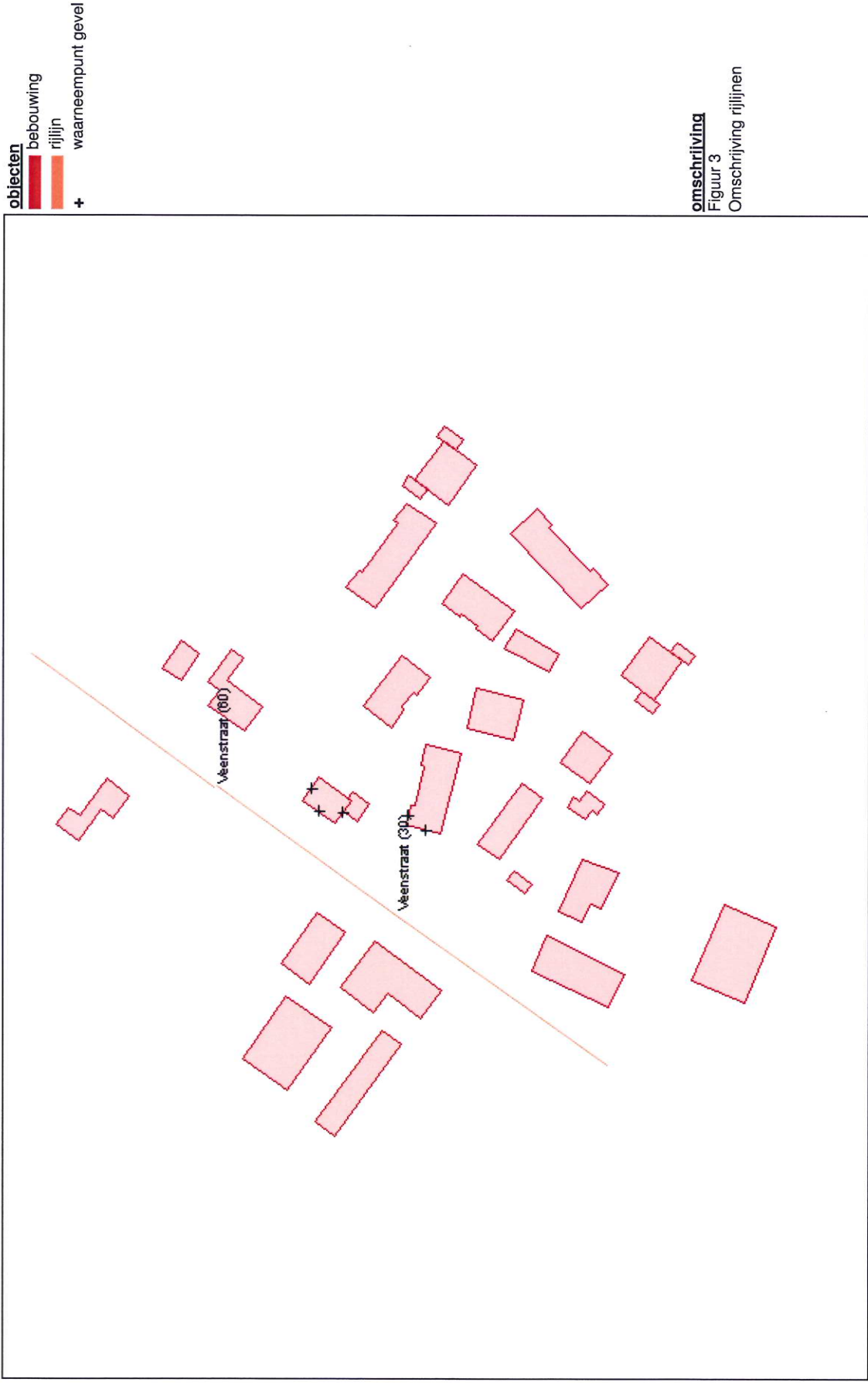
K+ Adviesgroep b.v.

project Veenstraat Molenschot
opdrachtgever Aeres Milieu



K+ Adviesgroep b.v.

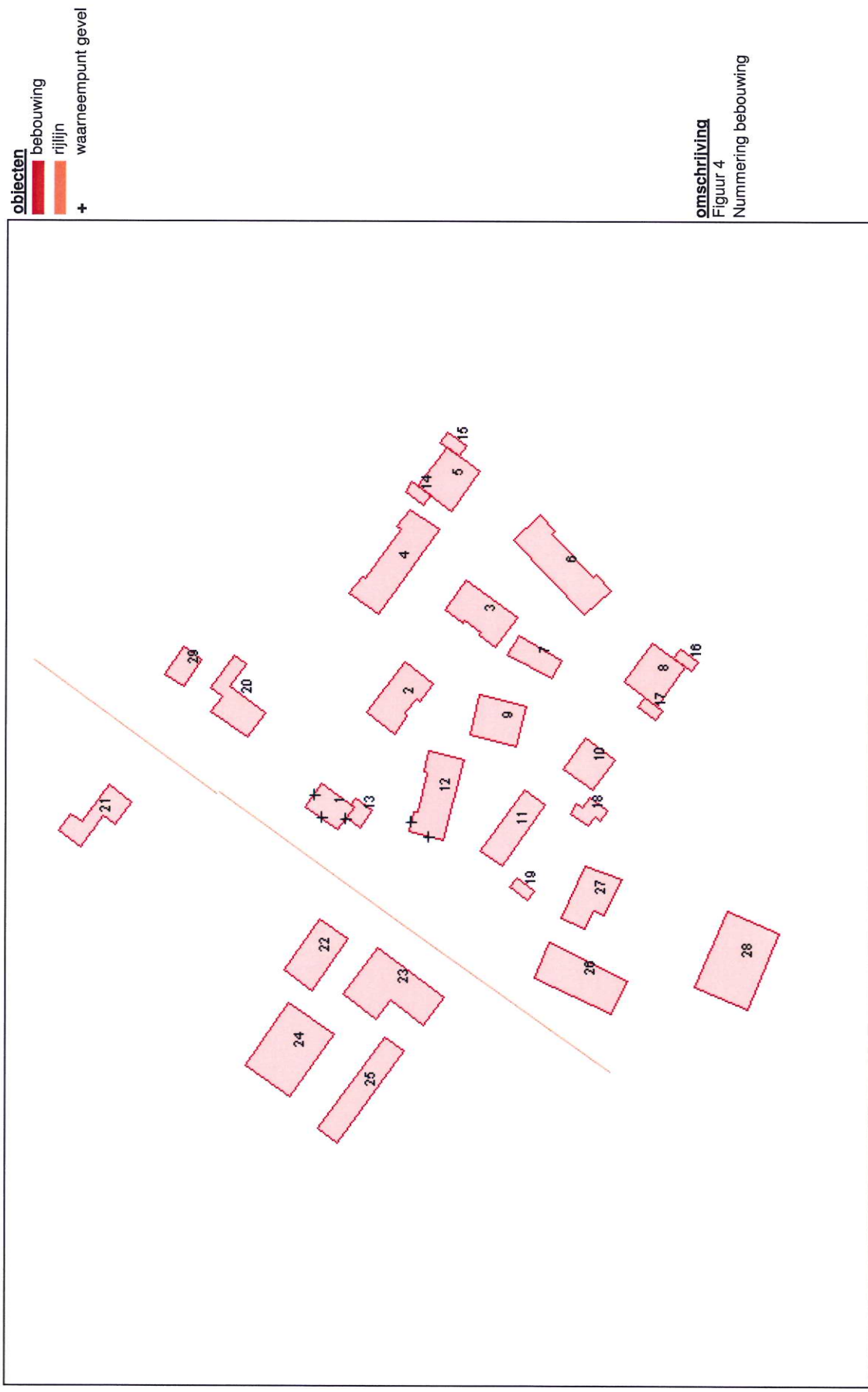
project Veenstraat Molenschot
opdrachtgever Aeres Milieu



omschrijving
Figuur 3
Omschrijving rijlijnen

K+ Adviesgroep b.v.

project Veenstraat Molenschot
opdrachtgever Aeres Milieu



Landelijk wonen in Molenschot

type woningen

vrijstaand	2	33%
2 kapper	8	33%
hoekwoning	10	33%
rijwoning	10	33%
 totaal	 30	

parkeren

- parkeernorm 2opp/woning
- 28 openbare parkeerplaatsen
- 27 parkeerplaatsen op eigen terrein
- 5 parkeerplaatsen in kapschuur

bestaande bomen aan de Veenstraat handhaven

nieuwe laanbeplanting toevoegen

halfverharding

boomgaard
houtwal

bomen begeleiden zichtlijn

eerste erf, informele verblijfsplek met groentje en leiendes voor woningen op zuiden en een haag voor de woningen aan de andere zijde.

bebouwingsgrens provincie

overdekte parkeerplaatsen

doorzicht naar buitengebied

centrale groene verblijfsplek, spelen, route mogelijk voor hulpdiensten en vuilophaal

tweede erf, informele verblijfsplek met strakke groene vlakken en een karakteristieke boom aan de zuidzijde

groene buffer met waterberging en stuwwal



stedebouwkundig plan : Molenschot

schaal : 1 : 500
datum : 15/02/13
project nr. : 110495

gemeente GILZE- RIJEN



BIJLAGE II

Berekeningsgegevens en –resultaten wegverkeerslawai

Projectgegevens

projectnaam: Veenstraat Molenschot
opdrachtgever: Aeres Milieu
adviseur: WS
databaseversie: 849
situatie: eerste situatie
uitsnede: basismodel
omschrijving

verkeerslaaai

16.0.4 (build6)

50 %

26-04-2013

12:06

1 graden

2 graden

5 graden

2

rekenhart:

aut. berekening gemiddeld maaiveld:

alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):

standaard bodemabsorptie:

rekenresultaat binnengelezen (datum):

rekenresultaat binnengelezen (tijd):

maximum aantal reflecties:

minimum zichthoek reflecties:

maximum sectorhoek:

vaste sectorhoek:

Bebouwing

nr	z.gem	m.gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
1	8.0	0.0	29		80	
2	10.0	0.0	49		80	
3	10.0	0.0	49		80	
4	10.0	0.0	67		80	
5	10.0	0.0	37		80	
6	10.0	0.0	49		80	
7	3.0	0.0	25		80	
8	10.0	0.0	37		80	
9	10.0	0.0	37		80	
10	10.0	0.0	30		80	
11	10.0	0.0	47		80	
12	10.0	0.0	56		80	
13	3.0	0.0	18		80	
14	3.0	0.0	13		80	
15	3.0	0.0	13		80	
16	3.0	0.0	13		80	
17	3.0	0.0	15		80	
18	3.0	0.0	25		80	
19	3.0	0.0	12		80	
20	7.0	0.0	50		80	
21	7.0	0.0	46		80	
22	7.0	0.0	35		80	
23	7.0	0.0	54		80	
24	7.0	0.0	56		80	
25	7.0	0.0	67		80	
26	7.0	0.0	54		80	
27	7.0	0.0	36		80	
28	7.0	0.0	59		80	
29	7.0	0.0	24		80	

Waarneempunten met rekenresultaten

nr	z1	m1 adres	huisnr type	afw/toets	refl kenmerk	markt groep	sh	wrt	dag avond nacht		Lden		Leitm		VL, excl. optrektoeslag			
									VL	VL	VL	VL	VL	VL	VL	VL	VL	VL
1	0.0	0.0	gevel		VL	totaal (0)	1	1.5	56.82	53.14	46.38	56.94	56.82	56.45	56.33	56.82	53.14	46.38
									57.32	53.64	46.88	57.44	57.32	56.79	56.67	57.32	53.64	46.88
									57.18	53.50	46.73	57.29	57.18	56.59	56.48	57.18	53.50	46.73
2	0.0	0.0	gevel		VL	totaal (0)	1	1.5	53.24	49.56	42.79	53.35	53.24	51.65	51.53	53.24	49.56	42.79
									54.08	50.40	43.63	54.19	54.08	52.15	52.04	54.08	50.40	43.63
									54.10	50.41	43.65	54.21	54.10	52.08	51.96	54.10	50.41	43.65
3	0.0	0.0	gevel		VL	totaal (0)	1	1.5	53.85	50.17	43.41	53.97	53.85	53.97	53.85	53.85	50.17	43.41
									52.49	48.81	42.05	52.61	52.49	52.60	52.49	52.49	48.81	42.05
									52.48	48.80	42.04	52.60	52.48	52.59	52.47	52.48	48.80	42.04
4	0.0	0.0	gevel		VL	totaal (0)	1	1.5	51.50	47.82	41.06	51.62	51.50	51.62	51.50	51.50	47.82	41.06
									52.65	48.97	42.20	52.76	52.65	52.76	52.64	52.65	48.97	42.20
									52.77	49.09	42.33	52.89	52.77	52.88	52.76	52.77	49.09	42.33
5	0.0	0.0	gevel		VL	totaal (0)	1	1.5	49.43	45.75	38.99	49.55	49.43	49.52	49.40	49.43	45.75	38.99
									49.98	46.30	39.54	50.10	49.98	50.05	49.94	49.98	46.30	39.54
									50.42	46.73	39.97	50.53	50.42	50.43	50.32	50.42	46.73	39.97

Rijlijnen

nr.z.gem	lengte	wegdek	hellingcor. groep	omschrijving	kenmerk	art.110g	etm.intens.	%periode	Intensiteiten		snelheden					
									licht	%	licht	middel	motor	zwaar	middel	zwaar
1	0.0	61.81 niet keperverband elementen CROW316	1	Veenstraat (60)	W1	5	744.0	<input checked="" type="checkbox"/> dag	7.00	91.90	5.40	2.70	60	60	60	60
								<input type="checkbox"/> avond	3.00	91.90	5.40	2.70	60	60	60	60
2	0.0	129.81 niet keperverband elementen CROW316	1	Veenstraat (30)	W1B		744.0	<input checked="" type="checkbox"/> dag	7.00	91.90	5.40	2.70	30	30	30	30
								<input type="checkbox"/> avond	3.00	91.90	5.40	2.70	30	30	30	30
								nacht	.63	91.90	5.40	2.70	30	30	30	30

BIJLAGE III

Verstreckte verkeersgegevens

Meting:2005: Classificatie

Locatie: Veenstraat : (40) Weth. Boemaarsstraat - Molenschotsebaan

Wegvak: Weth. Boemaarsstraat - Molenschotsebaan

Plaats: Molenschot

Periode: 9-11-2005 t/m 17-11-2005

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	587	100%	569	100%	610	100%	440	100%
Dag (7-19 uur)	486	83%	476	84%	535	88%	371	84%
Avond (19-23 uur)	75	13%	66	12%	51	8%	36	8%
Nacht (23-7 uur)	26	4%	27	5%	24	4%	33	8%
Ochtendspits (7-9 uur)	52	9%	42	7%	22	4%	7	2%
Avondspits (16-18 uur)	109	19%	106	19%	124	20%	75	17%
Richting								
Weth. Boemaarsstraat	296	50%	287	50%	304	50%	227	52%
Molenschotsebaan	291	50%	282	50%	306	50%	213	48%
Categorie								
0 - 2,8 meter	492	84%	486	85%	527	86%	415	94%
2,8 - 3,5 meter	49	8%	44	8%	46	8%	21	5%
3,5 - 7 meter	30	5%	26	5%	27	4%	4	1%
> 7 meter	16	3%	13	2%	10	2%	0	0%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	44	km/uur	44	km/uur	43	km/uur	43	km/uur
V85	56	km/uur	56	km/uur	54	km/uur	54	km/uur
Trend								
Meting	Werkdag	%PA	%LV	%ZV				
2005 - november	587	92,2%	5,1%	2,7%				
2002 - mei	703	92,7%	5,1%	2,1%				
1999 - september	581	91,0%	5,7%	3,3%				
1999 - juni	964	89,0%	7,0%	4,0%				